



Préavis N° 5 / 2021

RAPPORT DE LA MUNICIPALITE
AU CONSEIL COMMUNAL

relatif au plan directeur communal

ANNEXE II

Remarques formulées lors de la consultation publique du PDCom

Projet de PDCom. Observations.

De manière générale ce projet nous semble intéressant et bien présenté, quoique très souvent difficile à lire graphiquement en raison du choix des couleurs insuffisamment différenciées, une amélioration nous semble nécessaire de ce point de vue. Pour prendre un seul exemple, nous n'avons pas réussi à déterminer dans quel secteur énergétique nos bâtiments de la copropriété de Champvent se situent !

Parmi les points positifs nous soulignons la proposition de maintenir libre de toute construction le secteur « A Grandchamp », les propositions d'aménagement pour le secteur du centre de localité et l'idée d'envisager le déplacement de la halte de Jouxens-Mézery plus près du centre. L'idée d'une future liaison, entre le centre et la future urbanisation aux abords de la route de Neuchâtel, par ascenseur, escalier mécanique ou autre moyen à définir, nous semble en revanche complètement étrange et utopique.

Nous sommes en outre assez réservés sur l'urbanisation proposée de part et d'autre de la route de Neuchâtel, nous souvenant d'un plan directeur cantonal qui prônait une césure entre Prilly et Romanel ; avec cette proposition on arrivera donc progressivement à une urbanisation continue de Lausanne à Romanel !

Ce qui nous a surpris, c'est que notre **très apprécié vallon de Broye** n'est absolument pas mentionné dans ce document, si ce n'est pour y proposer une reconfiguration de l'axe Fleur-de-Lys-Champvent ! Bien que situé en majeure partie sur le territoire de Prilly (qui l'a très judicieusement mis en zone de verdure), ce magnifique couloir de verdure avec une riche faune aviaire, très apprécié de très nombreux promeneurs, constitue un prolongement visuel de cette portion du territoire de notre commune. Avec la récente plantation d'arbres fruitiers et la mise en culture maraîchère des terrains de Prilly par la coopérative La Mule, il est incompréhensible que notre commune projette de traverser ces terrains par une nouvelle route, le tracé actuel pouvant sans problème être mis en conformité avec les exigences d'une zone 30, le maintien de l'épingle à cheveux (qui joue très bien son rôle de modération de la vitesse) pouvant sans difficulté être améliorée pour dissuader le trafic de transit dans le centre de notre village. L'aménagement de seuils éviterait efficacement le franchissement de ce virage par quelques rares automobilistes qui se font un malin plaisir à y faire du dérapage contrôlé ou non !

Nous ne comprenons pas non plus pourquoi la grande parcelle 451 est maintenue en zone de villas II, son riche propriétaire n'ayant jamais manifesté la moindre intention d'y bâtir ; cette surface devrait absolument rester en culture, car elle fait intégralement partie de ce vallon de Broye. Ce dernier argument est une raison de plus de considérer cette proposition de reconfiguration comme une aberration absolue !

Le 30 avril 2021, les copropriétaires, ch. de la Fleur-de-Lys 2-4-6.

Richard
Stella
M. Hales

Konrad
Konrad

F.D. Jaggi - Claudel
M. Jan

P. Zmeichen

Hoirie Camille Gross
 p.a. Jean-Pierre Gross
 16, chemin de Beau-Cèdre
 1008 Jouxpens

Recommandé

Municipalité de
 Jouxpens-Mézery
 1, chemin de Beau-Cèdre
 1008 Jouxpens-Mézery

Jouxpens, le 6 mai 2021

Plan directeur communal

Monsieur le Syndic,
 Messieurs les Conseillers municipaux,

Le Plan directeur communal (ci-après : PDCom) mis en consultation du 14 avril au 14 mai 2021 appelle les observations suivantes que je formule également au nom de tous les autres copropriétaires des terrains sis *A Grandchamp*.

I. Du risque financier pour la commune et du risque d'augmentation massive des impôts pour ses habitants

Le PDCom a pour « *objectif fondamental* » de maintenir les 88'233 m² « *A Grandchamp* » libres de toute construction (cf. p.80, ch. 4.3.1, par. 2 in fine).

Or, cela comporte pour la commune un **risque financier** qui se chiffre en dizaines de millions de francs. L'interdiction de construire *A Grandchamp* serait en effet constitutive d'une **expropriation matérielle** dont les propriétaires des terrains devraient être dédommagés.

Déjà endettée à hauteur de 12,8 millions de francs, **la commune** devra emprunter le montant des indemnités à payer et **augmenter massivement le taux d'impôt** (cf. article du conseiller municipal Pierre-Henri Froidevaux dans le Bulletin communal *Le Tchaffatsatagne* n° 86 du printemps 2021).

La Municipalité est bien consciente de ce risque mais elle se garde d'en prévenir le Conseil communal et la population !

Déjà en 2005, alors qu'il ne s'agissait que de l'achat de 30'000 m² dans la partie aval de *Grandchamp*, la Municipalité faisait savoir au Conseil communal que « *pour être en mesure d'acheter ce terrain, la commune (devait) valoriser la parcelle qu'elle possède à La Grotte* ».

Elle sait aussi que l'échange de *Grandchamp* contre des surfaces à *La Grotte* ne pourra tenir lieu, comme elle l'imaginait en 2012 « (d')**indemnité pleine et entière** » (rapport 47 OAT du 13 octobre 2020, p. 1, ch. 1.1., par. 4) puisque, si jamais elles le deviennent, ces surfaces ne seront pas constructibles avant 25 ans (cf. p. 72 ss, ch. 4.1.1, 4.2.1, 4.3.1 et 5.1.1).

II. Des possibilités d'une solution équitable et exempte de risques **A Grandchamp**

Le PDCom doit prendre en compte les planifications de rang supérieur, soit et dans l'ordre, le Plan directeur cantonal (PDCn) (cf. p. 19, ch.1.1.1) et le Projet d'agglomération Lausanne-Morges (PALM) dans le **périmètre compact** duquel la commune est comprise.

Le PALM 2016 prévoit qu'il « *est désormais **nécessaire de valoriser davantage ... les réserves en zone à bâtir existante*** » qui font partie du potentiel d'accueil **incompressible** pour répondre « *aux perspectives de croissance démographique attribuées par le Plan directeur cantonal (mesure A11)* » (cf. PALM 2016, Vol. A, Rapport de projet, p. 167). **A Grandchamp figure dans les réserves en zone à bâtir** d'habitation et mixte (cf. PALM 2016, Vol. B, Volet opérationnel, p. 330, carte C12 de décembre 2016). Le 14 mai 2007 déjà, le Canton écrivait que « *le secteur est inclus dans le périmètre de l'agglomération compacte, où les nouvelles planifications, pour répondre à l'objectif de densification, doivent avoir un coefficient d'utilisation du sol (CUS) supérieur à 0,4* ».

Le 23 février 2001, le Service de l'aménagement du territoire (SAT) devenu la Direction générale du territoire et du logement (DGTL) a accueilli favorablement les objectifs et les principes d'aménagement d'un projet de plan de quartier prévoyant le report en amont les droits à bâtir de la partie aval de *Grandchamp*, comme illustré par le plan ci-joint mis à jour en juin 2001. Le SAT écrivait :

- « *Le nouveau quartier d'habitation de Grand Champ tel que conçu, renforce le caractère de centralité que représente le bâti existant, composé des bâtiments communaux (école, administration, église) et des bâtiments de Beau-Cèdre (activités tertiaires envisagées).*
- *La disposition des futures constructions au pied de la falaise, en contrebas de la terrasse Beau-Cèdre, permet à la fois de ménager les vues depuis ce lieu sur la région, mais également depuis le secteur de la Rueyre sur l'ensemble bâti de Beau-Cèdre.* »

Aujourd'hui, plutôt que de supprimer tout potentiel à bâtir de la parcelle, nous pourrions aisément imaginer la **concentration des constructions sur une bande plus étroite de 2 à 3 ha au pied de la falaise**, ce qui permettrait de **sauvegarder quelque 6 ha de terres agricoles** (près de 75% de la surface totale de la parcelle, qui sont par ailleurs les surfaces de meilleure qualité agricole selon le rapport explicatif établi par les mandataires de la commune), et de **ménager les vues** dont il est question dans le PDCom, tout en **respectant les densités minimales** dictées par le PDCn **sans augmenter le nombre total d'habitants** prévu dans ce secteur.

Cette solution aurait le mérite de proposer une convergence d'intérêts entre les parties, en évitant par ailleurs **à la commune un risque financier** qui déboucherait sur **une augmentation des impôts**.

III. Conclusion

L'interdiction de toutes constructions *A Grandchamp* exposerait la commune à devoir payer des millions de francs d'indemnités pour expropriation matérielle et ses contribuables à une augmentation massive du taux d'impôt. Ce risque peut et doit être

écarté par la **concentration des constructions sur une bande de 2 à 3 ha au pied de la falaise**. Tous, Canton, commune et propriétaires y trouveraient leur compte.

Aussi le PDCom doit-il être corrigé dans ce sens.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Syndic et Messieurs les Conseillers communaux, l'expression de ma considération distinguée.

Au nom de l'hoirie Camille Gross :


Jean-Pierre Gross

Annexes : - Plan de quartier de juin 2001
- Photographie de la maquette

REÇU LE 10 MAI 2021

Réf : LEB/LEB-infra – maah
Contact : M. Ahmad Matar
Tél : +41 76 357 43 38
V/Réf : PDCom Jouxkens-Mézery

RECOMMANDE
Municipalité de Jouxkens-Mézery
Ch. de Beau Cèdre 1
1008 Jouxkens-Mézery

Echallens, le 07 mai 2021

Plan directeur communal : Commune de Jouxkens-Mézery

Madame, Monsieur,

Suite à l'avis de consultation publique du plan directeur communal de votre commune, nous nous permettons de vous faire suivre nos remarques :

1. Préavis du LEB

En préambule, le territoire de la commune de Jouxkens-Mézery est traversé par notre chemin de fer, le plan directeur communal (PDCom) est donc concerné par le domaine ferroviaire et soumis aux dispositions de l'art. 18m de la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 (LCdF ; RS742.101).

Nous rappelons le droit de recours conféré à l'office fédéral compétent contre toute décision des autorités cantonales allant à l'encontre des intérêts de l'entreprise ferroviaire (art. 18m al.3 LCdF).

Ainsi, notre préavis formel doit être demandé et joint au dossier avant sa validation par le Conseil d'Etat.

2. Déplacement de la gare de Jouxkens-Mézery

Dans les chapitres 4.2 mobilité et 5.1 centre du village, il est fait mention de déplacer la gare de Jouxkens-Mézery.

Nous rappelons le contenu de notre courrier du 21 janvier 2021 concernant la faisabilité de ce déplacement.

Compte tenu de la configuration topographique, le déplacement nécessitera des travaux d'infrastructure lourds qui auront des impacts importants.

Ce déplacement aura les impacts suivants :

Impacts financiers :

La réalisation du rehaussement de la voie nécessitera des ouvrages de soutènement très importants (remblai de 10m environ), un réaménagement du carrefour Beau-Cèdre, du chemin du Chalet-vert et de la route cantonale, ainsi que la création d'un nouveau passage piéton inférieur. En effet, l'emplacement proposé se situe sur un tronçon à 40‰ (pente la plus importante de la ligne). Afin de pouvoir s'arrêter et redémarrer de manière efficace (gain de temps, limitation de l'usure des infrastructures et de l'énergie de traction), il est nécessaire d'aplanir la gare et pour cette raison des remblais importants sont nécessaires.

Ces surcoûts sont estimés entre 10 et 15 millions de francs et ne peuvent être assumés par le LEB.

Impacts sur l'exploitation :

Il est important de noter qu'un déplacement hypothétique de la gare de Jouxens-Mézery ne permettra pas d'éviter des travaux dans le secteur actuel de la gare puisqu'un croisement est nécessaire à cet emplacement afin d'assurer la future cadence 10' Echallens projetée dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES EA 2035). Les travaux dans le secteur actuel de la gare seraient ainsi plus conséquents du fait de la nécessité de réalisation d'un croisement dynamique entre la gare actuelle et la nouvelle gare au lieu d'un croisement statique. Les surcoûts de ces travaux supplémentaires ne peuvent pas être assumés par le LEB.

La gare sera en outre en courbe, ce qui est problématique pour l'accès des chaises roulantes au matériel roulant. Les directives récentes de l'Office fédéral des transports limitent les devers de la voie dans les quais en courbe pour palier à ce problème. Cette limitation de devers implique une réduction des vitesses d'exploitation dans un tronçon critique de l'exploitation du LEB.

Impact sur l'environnement :

Le rehaussement de la voie impliquera des ouvrages importants qui auront des impacts sur la zone forestière à proximité du carrefour de Beau-Cèdre.

Impact sur la desserte :

Le déplacement de la gare n'améliore pas fondamentalement la desserte de la Commune et péjore la desserte pour certains quartiers.

Nous pouvons également vous assurer qu'en accord avec le Canton, les planifications futures de la ligne tiennent compte d'un rétablissement de la desserte de la halte du Lussex. Cependant, les études ont démontré que des travaux importants doivent être entrepris pour pouvoir rétablir la desserte. Ces études stratégiques, ainsi que les financements associés ont été validés auprès de nos commanditaires, notamment l'OFT. Les résultats de cette étude vous ont été présentés lors de notre séance du 4 mai 2021 concernant la pré-convention du financement du projet du dénivelé du PN du Lussex et Barreau de la Sauge en présence de la DGMR et la Commune de Romanel-sur-Lausanne. La présentation est en annexe du présent courrier.

Nous rappelons également que les résultats de l'expertise indépendante que vous avez effectuée confirme notre analyse et indique qu'un tel déplacement ne permet pas d'améliorer la desserte du territoire communal.

Ces résultats nous ont été présentés lors de notre séance du 21 avril 2021 en présence de l'Office fédéral des transports. Nous vous joignons la note de séance envoyée par l'OFT à la suite de ladite séance.

Par conséquent le déplacement de la gare de Jouxens-Mézery ainsi que la desserte de la Commune par une seule gare n'est pas envisagée par le LEB et ses commanditaires. En conclusion, cette notion doit être supprimée dans le plan directeur communal qui sera mis à l'enquête.

3. Emprises double voie

Nous rappelons le contenu de notre courrier du 21 janvier 2021 sur le fait qu'une future double voie serait nécessaire entre Romanel-sur-Lausanne et Jouxten-Mézery pour assurer une cadence 5' Cheseaux, ce scénario étant l'un des scénarios en cours d'étude pour l'horizon 2050. Malgré le fait que cet horizon n'impacte pas le plan directeur communal, nous vous demandons néanmoins d'intégrer cette contrainte dans votre planification.

Nous vous remercions de l'attention que vous portez à notre courrier, restons à votre disposition pour tout complément d'information et vous prions d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.



Olivier Bronner
Responsable de l'unité LEB



Elisabeth Canomeras
Responsable Infrastructures LEB

Annexe (s) :

- Note de la séance du 21 avril 2021 établie par l'OFT
- Clé USB avec présentation de la séance du 4 mai 20201

Copie : Direction générale de la mobilité et des routes DGMR, Division Management des transports, A l'att de Mme Morgane Fuzeau, Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne